
Lorient et le Morbihan. Une histoire de ressentiments et de rivalités (1666-1914)

Bernard Michon



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/6617>

DOI : 10.4000/abpo.6617

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 10 décembre 2020

Pagination : 227-229

ISBN : 978-2-7535-8225-5

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Bernard Michon, « Lorient et le Morbihan. Une histoire de ressentiments et de rivalités (1666-1914) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 127-4 | 2020, mis en ligne le 10 décembre 2020, consulté le 11 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/6617> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.6617>

© Presses universitaires de Rennes

français avec l'Asie (XVII^e-XVIII^e siècles) ; ensuite, le port-arsenal de la Marine, dont les origines remontent au XVII^e siècle mais dont l'essor intervient au cours du XIX^e siècle, période marquée par l'avènement des bâtiments en fer et à vapeur, puis de gigantesques cuirassés ; enfin, le port de la pêche hauturière, de l'invention du chalutage à vapeur comme alternative aux pêches côtières au tournant du XX^e siècle, jusqu'à l'armement Scapêche du groupe Intermarché. Ces transformations nécessitent des aménagements et une extension des installations portuaires depuis le noyau originel des chantiers de la Compagnie des Indes, investi par la Marine, avec la poldérisation des lagunes situées au nord de la rive droite du Scorff et sur la rive gauche, puis la création, toujours avec le soutien de la Marine, d'un quai pour le commerce à Kergroise, et d'un complexe portuaire complet pour la pêche à Keroman.

C'est peu dire que le rôle de l'État a été déterminant dans l'histoire de Lorient dès sa naissance sous le règne personnel de Louis XIV, au moment où Jean-Baptiste Colbert cherche à appliquer les doctrines mercantilistes à l'économie française. La présence et le développement d'infrastructures militaires constituent sur la longue durée le signe de la présence de la monarchie puis de la république. La période de l'occupation allemande pendant la Seconde Guerre mondiale voit Lorient devenir la plus grande base pour U-boot du Reich et conduit les Alliés à bombarder la ville et ses ports au début de l'année 1943, avec pour conséquence leur destruction totale. Si la reconstruction après le conflit s'est faite avec l'appui de l'État, les dernières décennies – à partir des années 1990 – sont caractérisées par un effacement de celui-ci, obligeant les pouvoirs publics lorientais à prendre la main sur le destin de la cité, avec un niveau décisionnel jamais atteint jusqu'alors. Les orientations prises montrent que Lorient continue à écrire son destin en regardant vers la mer.

En définitive, ce volume dédié au cas lorientais, relatant avec une grande minutie trois siècles et demi d'activités et de recompositions, comportant de précieux tableaux chiffrés et d'utiles index des noms de lieux (jusqu'aux quartiers et lieux-dits) et de personnes, s'impose comme un livre de référence pour quiconque s'intéresse à l'histoire maritime et portuaire.

Bernard MICHON

LE BOUËDEC, Gérard, *Lorient et le Morbihan. Une histoire de ressentiments et de rivalités (1666-1914)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Collection Histoire, 2019, 140 p.

Ce court essai s'inscrit dans la continuité de l'ouvrage que Gérard Le Bouëdec a publié avec Christophe Cérino, chez le même éditeur, sous le titre : *Lorient, ville portuaire. Une nouvelle histoire des origines à nos jours*. Il s'agit cette fois de « suivre l'onde de choc de ce séisme lorientais pour comprendre les réactions, les frustrations, les ressentiments qui nourrissent consciemment ou inconsciemment des rivalités durables » (p. 7-8). La création de Lorient en 1666 et l'implantation réussie de ce « corps étranger » sur un territoire qui devient au moment de la Révolution le Morbihan, provoque en effet de nombreux bouleversements, puisque cette ville nouvelle ne tarde pas à vouloir en dominer la partie occidentale, en attendant plus. C'est bien la question des pouvoirs et de leur éventuelle redistribution qui est au cœur des conflits avec Vannes, bien entendu, mais aussi avec Ploemeur – la paroisse d'implantation de Lorient –, Port-Louis ou Hennebont.

Pour construire son analyse, Gérard Le Bouëdec a pu s'appuyer sur ses propres recherches – en premier lieu sa thèse d'État, *Le port et l'arsenal de Lorient*,

de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée, une reconversion réussie (XVIII^e-XIX^e siècles), Paris, Librairie de l'Inde, 1994 – mais aussi sur des travaux d'étudiants de l'université de Bretagne Sud qu'il a initiés et dirigés, en particulier la thèse de Catherine Guillevic – *L'impact d'une ville nouvelle dans la Bretagne du XVIII^e siècle. Lorient et la Compagnie des Indes*, Rennes, PUR, 2015 – et le mémoire de DEA inédit de Julien Amghar – *Les constructions portuaires et les activités maritimes dans le golfe du Morbihan, du XVIII^e siècle au début du XX^e siècle*, 2001. On peut à ce sujet regretter l'absence de bibliographie et de répertoire des sources mobilisées qui auraient permis au lecteur de retrouver plus facilement certaines références. Cela aurait été d'autant plus précieux que l'appareil critique du volume est limité : seulement 142 notes de bas de pages.

Le livre est divisé en quatre chapitres. Le premier – « Lorient à la conquête de son territoire, 1666-1786 » (p. 15-34) – aborde les relations conflictuelles entre, d'une part, la Compagnie des Indes et la cité marchande et, d'autre part, la famille des Rohan-Guéméné, propriétaire des terres où s'implantent d'abord les chantiers de construction de navires, puis la ville neuve. Gérard Le Bouëdec montre que Lorient est un « mille-feuille juridique » (p. 25), situation fréquente dans la France d'Ancien Régime, propice à des querelles d'autorité entre la communauté de ville et le pouvoir seigneurial. La faillite des Rohan, prononcée en 1782, et le rachat de Lorient par le roi, en 1786, fait de Lorient, à la veille de la Révolution, une ville sans noble, « associé[e] à la chute d'une des plus grandes familles de cour française » (p. 34).

Dans le deuxième chapitre – « Lorient et la déstabilisation de son environnement territorial » (p. 35-54) – l'auteur s'intéresse aux motifs des ressentiments. Ils sont d'abord territoriaux pour la paroisse rurale de Ploemeur qui voit une partie de son territoire progressivement occupée par les ouvriers des chantiers navals, puis amputée au profit de Lorient. Ils sont ensuite économiques : Lorient s'impose comme le premier pôle maritime de Bretagne sud en bénéficiant de privilèges accordés par la monarchie – le monopole du commerce avec l'océan Indien – et de nombreux investissements de l'État pour développer ses infrastructures portuaires, notamment son arsenal militaire, tandis que les autres ports, à l'image de Port-Louis, Hennebont, Auray et Vannes, vivent grâce aux commerces traditionnels, portés seulement par le cabotage agroalimentaire et l'exploitation des ressources halieutiques, les tentatives vannetaises dans les secteurs plus spéculatifs du commerce antillais et de la traite des Noirs restant très ponctuelles. Le déséquilibre est trop flagrant pour ne pas provoquer des frustrations. Les ressentiments sont enfin institutionnels : Lorient émerge dans un espace organisé d'un point de vue administratif principalement autour de la ville de Vannes qui abrite en 1766 pas moins de onze juridictions royales, sans compter les juridictions seigneuriales, et, dans une moindre mesure, de celle d'Hennebont, siège de la sénéchaussée dont dépend directement la ville du Blavet. Entre 1768 et 1782, la « grande offensive tous azimuts de Lorient » (p. 46) vise la subdélégation et la sénéchaussée d'Hennebont, le consulat de commerce et l'amirauté de Vannes. Les appétits lorientais sont partiellement satisfaits mais ceci entraîne une véritable rancœur, spécialement des Vannetais.

Le troisième chapitre – « Naissance politique de Lorient (1788-1791) : quand les ressentiments deviennent des armes politiques anti-lorientaises » (p. 55-103) – constitue le cœur de l'essai de Gérard Le Bouëdec. Dans le temps court des débuts de la Révolution, il y examine finement la manière dont Lorient s'engage résolument dans les changements en cours, diffusant « son image de ville révolutionnaire auprès certes de l'Assemblée mais aussi auprès des municipalités de Bretagne et dans les paroisses environnantes » (p. 74). Cette période est marquée par une forme « d'arrogance » lorientaise qui engendre une rupture avec tout le territoire, autour des débats successifs sur la détermination des chefs-lieux du département

et du district, sur les territoires des communes, enfin sur la mise en place de la Constitution civile du clergé. Lorient ne tarde pas à s'affirmer comme « le leader de la Révolution et son gendarme dans le Morbihan » (p. 102), dans un département qui embrasse largement le camp de la contre-Révolution.

Dans le quatrième et dernier chapitre – « La pérennité du ressentiment entre le pays de Lorient (Lorient-Port-Louis-Pleomeur-Hennebont) et Vannes : une fracture politique durable ravivée dans la seconde moitié du XIX^e siècle » (p. 105-123) – l'auteur montre que si les ressentiments des communes proches de Lorient tendent à s'atténuer, grâce à la dynamique économique engendrée par la révolution sardinière, la croissance de l'industrie métallurgique et l'essor du balnéaire, c'est loin d'être le cas à Vannes qui certes conserve sa prééminence administrative, mais reste largement figée dans ses structures héritées de l'Ancien Régime. Les tentatives d'implantation de grands ports militaires et de commerce dans le golfe du Morbihan datant de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle, comme celle d'obtenir la création d'une chambre de commerce à Vannes, témoignent d'une volonté de changer profondément les choses, mais ces projets sont jugés « chimériques » par Gérard Le Bouëdec (p. 113).

En dernière analyse, comprendre la construction de ces ressentiments implique, selon l'auteur, de « se pencher sur les rapports de forces » (p. 130). Pour lui, Lorient incarne l'offensive d'un « nouveau monde mondialisé puis inséré dans la révolution industrielle », tandis que les autres sites sont systématiquement sur la défensive face à cette ville qui peut compter sur le soutien de l'État et sur une élite entrepreneuriale très active.

La lecture de ce stimulant ouvrage appellerait des prolongements, d'abord chronologiques : pourquoi arrêter l'étude en 1914, alors que la nouvelle histoire portuaire de Lorient s'achève en 2016 et que l'exemple de la création de l'université de Bretagne Sud, cité par Gérard Le Bouëdec dans son introduction, illustre un rapprochement entre Lorient et Vannes ? Même si chaque cas est par définition unique, cette étude doit ensuite susciter des approches comparatives, en premier lieu avec les autres ports-arsenaux français, à l'image de Brest dans son rapport avec Quimper et le Finistère ou de Cherbourg dans ses relations avec Saint-Lô et la Manche. N'est-ce pas là un beau sujet pour un futur volume ?

Bernard MICHON

1914-1918. Les pupilles d'Ille-et-Vilaine morts pour la France, Rennes, Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, coll. « Patrimoine écrit d'Ille-et-Vilaine », novembre 2019, 165 p.

De nombreuses cérémonies ont été organisées à l'occasion du centenaire de la Première Guerre mondiale. L'une d'entre elles, particulièrement émouvante, a rendu hommage aux pupilles et anciens pupilles de l'Assistance Publique d'Ille-et-Vilaine, « morts au champ d'honneur et disparus ». En souvenir de ces soldats, deux plaques ont été dévoilées au Conseil départemental le 9 novembre 2018. La plus ancienne, qui date de 1921, portait quatre-vingts noms. La seconde en a mis en lumière quatre-vingt-cinq autres. *1914- 1918, les pupilles d'Ille-et-Vilaine morts pour la France*, paru en novembre 2019, fait suite à cette manifestation. Ce troisième volume de la collection *Patrimoine écrit d'Ille-et-Vilaine* est un travail collectif des Archives départementales et du service Adoption et accès aux données personnelles de la direction Enfance Famille.